



# Questions vives pour la planification urbaine. L'avenir de l'automobilité

Gabriel Dupuy

## ► To cite this version:

Gabriel Dupuy. Questions vives pour la planification urbaine. L'avenir de l'automobilité. 2003. halshs-00249735

**HAL Id: halshs-00249735**

**<https://shs.hal.science/halshs-00249735>**

Preprint submitted on 8 Feb 2008

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Colloque  
PDU, un processus sous le regard des chercheurs  
Aix-en-Provence  
Juin 2003

Questions vives pour la planification urbaine  
L'avenir de l'automobilité  
Gabriel Dupuy  
CRIA Université Paris1-Panthéon Sorbonne  
(novembre 2003)

Alors que la planification économique semble avoir sombré corps et biens dans les vagues de libéralisation qui ont agité l'océan de la mondialisation, la planification urbaine se porte plutôt bien. Bien sûr elle est moins autoritaire. Les planificateurs urbains du troisième millénaire sont moins sûrs d'eux que leurs prédécesseurs, mais ils continuent, sous une forme ou sous une autre, à fabriquer des plans d'urbanisme. Ils le font désormais avec de méritoires efforts de concertation et de participation. Qui plus est, le public, les citoyens concernés par les questions de droit à construire, de respect de l'environnement ne demandent pas que l'on jette aux orties les plans ni que l'on licencie les urbanistes. Ceux qui annonçaient la fin du plan et la victoire du marché dans ce domaine se sont trompés. Le ménage qui pense à construire, l'acheteur même modeste d'un bien immobilier, l'entrepreneur qui s'implante veulent avant tout une lisibilité du devenir de l'espace urbain. Fidèle à ses origines, naguère bien identifiées par Jean-Pierre Gaudin, la planification urbaine sait toujours répondre à cette demande.

Cette position forte de la planification urbaine tient aussi à sa capacité d'évolution. Après trente ans de LOF (Loi d'Orient Foncière), le dispositif qui se met en place actuellement en France en est un bon exemple. Une législation cohérente, du SCOT (Schéma de Cohérence Territoriale) au PLU (Plan Local d'Urbanisme), remplace la combinaison inachevée des SDAU (Schémas Directeurs d'Aménagement et d'Urbanisme) et des POS (Plans d'Occupation des Sols), alors que les ZUP avaient disparu et les ZAC étaient de moins en moins prisées. La recherche de cohérence dans le nouveau système va jusqu'à prendre en compte les transformations en cours au titre de l'intercommunalité et les PLH (Plans Locaux de l'Habitat). Le PLU d'aujourd'hui ne sera donc pas le POS d'hier. Dans ce contexte évolutif, favorable à la planification urbaine, les questions de transport et de déplacements jouissent d'un statut nouveau. Pratiquement ignorées dans les POS, envisagées sous le seul angle des infrastructures dans les SDAU, elles sont désormais prise en compte dans des plans, les PDU (Plans de Déplacement Urbains), associés et articulés aux plans spatiaux que sont les SCOT et les PLU.

Pourtant, la planification urbaine se trouve confrontée à un problème majeur : l'automobilité. Ce néologisme peut s'entendre ici comme la généralité des déplacements en voiture. La généralisation concerne la population : la motorisation continue de croître et touche désormais pratiquement toutes les couches de population et tous les groupes sociaux. Elle concerne aussi les espaces, transformés en profondeur par un moyen de transport rapide et porte à porte : on sait par exemple que la part de la marche à pied se réduit progressivement au profit de déplacements automobiles à courte distance.

Face à l'ampleur du fait automobile, le discours officiel se veut volontaire. La maîtrise de l'automobile est à l'ordre du jour, tout spécialement pour les villes. Dans le

dispositif législatif nouveau, les PDU se voient ainsi assigner un rôle de rationalisation des déplacements impliquant une maîtrise de l'automobile (il serait préférable de dire de l'automobilité). Puisque l'attente vis à vis des planificateurs est qu'ils rendent l'avenir plus visible, quelle image peut-on dessiner des rapports entre l'espace urbain et l'automobilité ? Avant d'aborder l'avenir, autorisons-nous un bref retour en arrière.

La motorisation en France, assez peu marquée jusqu'à la dernière guerre mondiale (surtout par rapport aux chiffres américains), se développe dès la fin des années 1950. 1966 est une date-clé. A partir de là plus de la moitié des ménages français sont motorisés : l'automobilité a atteint sa majorité. Coïncidence ? C'est aussi l'époque où des voix s'élèvent pour dénoncer l'automobilité et annoncer des catastrophes à venir. L'illustre Alfred Sauvy, polytechnicien et démographe, fait ses calculs. A Paris, le stationnement de 250 000 voitures nécessite 5 millions de m<sup>2</sup>. La circulation de 100 000 voitures exige 7 millions de m<sup>2</sup>. La surface totale des chaussées parisiennes étant inférieure à 10 millions de m<sup>2</sup>, le compte n'est pas bon, surtout si l'on ajoute 1, 7 million de voitures en provenance du reste du Département de la Seine que Paris doit aussi accueillir. Ou l'on arrête le développement de l'automobile ou la ville explose !

Au même moment le célèbre historien américain Lewis Mumford admoneste les Européens en leur demandant de sauver leurs villes du péril automobile dont il a vu les ravages Outre-Atlantique. Adapter l'espace urbain à l'automobile serait « construire une tombe faite de routes et de rampes de béton recouvrant le cadavre d'une ville ».

Reprenant les arguments d'Ivan Illitch sur les « mécanismes destructeurs de notre cadre de vie », l'éminent économiste Jean-Pierre Dupuy dénonce pour sa part le « monopole radical » de l'automobile auquel chacun est sommé de se soumettre alors même que la ville est menacée en tant qu' « écosystème de proximité ».

Le couplet catastrophiste était donc alors entonné par un chœur prestigieux. Mais les sombres pronostics des Cassandre ne se sont pas réalisés. Pourquoi ?

Parce que justement les planificateurs urbains ont planifié un élargissement de la ville qui a éloigné durablement le spectre de la contradiction radicale entre automobilité et écologie de proximité. A coup de déviations, de rocade, de Zones Industrielles, de ZAC, en quelques décennies, les planificateurs urbains ont « élargi » la ville dans leurs POS et leurs SDAU. L'automobile devenant la norme, l'obstacle de la distance était relativisé, l'éloignement devenait une manière élégante de gérer la difficulté des promiscuités et des cohabitations. La caserne des pompiers un peu à l'étroit en centre ville et jugée bruyante par les riverains trouvera sa place dans une ZAC périphérique. Une rocade garantira l'accès des véhicules et la rapidité des secours. Par petites touches de ce genre, l'espace urbain s'élargit.

Pendant cette période, les planificateurs urbains n'ont été ni des traîtres ni des héros. Ils n'ont jamais renié leur attachement aux valeurs urbaines, leurs préférences pour un espace organisé contre le « mitage » et l'anarchie. Mais ils ont aussi fait preuve d'un solide réalisme en assurant les conditions d'un développement urbain qui réclamait des possibilités de circulation automobile et de stationnement, qui se souciait moins des distances que de la recherche du confort, des aménités, de l'emploi, voire de l'individualité, toutes choses que procurait peu ou prou l'usage de la voiture.

La planification d'hier n'est donc pas allée à l'encontre des grandes tendances sociétales. Pourquoi les choses changeraient-elles à cet égard ? Aujourd'hui, d'autres tendances s'expriment : environnement, sécurité, cohésion sociale. La Planète mérite quelque respect : le planificateur urbain est appelé à la rescousse pour économiser quelques tonnes de

CO2, gages d'un développement plus durable. La vie humaine a toujours plus de prix : il faut la protéger en réduisant la vitesse des uns, en permettant aux autres de marcher ou de rouler tranquillement sur deux roues. La fracture sociale finit par être honteuse : il faut recoudre les espaces dissociés pour permettre la vie commune sans quoi il n'y a pas de ville. Au milieu de tous ces impératifs, la planification urbaine évolue. Elle ne cherche plus à « élargir » la ville, mais plutôt à la contenir, à la restreindre ou au moins à maintenir inscrite dans l'espace une certaine idée de la ville. Tel est la fonction des outils dont le législateur vient de doter le planificateur.

Mais, au-delà de l'outillage, comment se projeter dans l'avenir, à quelles images du futur se raccrocher alors que l'automobilité poursuit son mouvement et que la ville veut survivre ?

Deux images se présentent à nous. L'une, empreinte de nostalgie, renvoie à la ville de proximité, « à portée de main », celle qui concilierait grâce à la densité et à la mixité retrouvées le choix des opportunités urbaines et une mobilité maîtrisée. En toile de fond on devine une automobilité déclinante, car devenant sans objet. Une autre image, plus inquiétante, est celle d'un nouvel « élargissement », non plus cette fois de la ville, mais de l'« urbain », au-delà du cadre actuellement fixé par la loi, vers des zones exurbanisées (selon le terme américain), vers de petites villes, symboles de contre-urbanisation à l'anglaise, voire vers des zones semi-rurales où l'automobilité se déploierait plus librement.

Les PDU ne sont pas faits pour prendre parti sur de telles images. Ils ne sont ni des PLU ni des SCOT. Ils ne peuvent s'affranchir de la réalité des problèmes de déplacements actuels, ni des périmètres qu'on leur a assignés. Pourtant, ils sont au carrefour des tendances sociétales et des volontés planificatrices. C'est pourquoi - les chercheurs qui participent à ce colloque ne s'y sont pas trompés- les PDU constituent un remarquable lieu d'observation, ou si l'on préfère un véritable laboratoire susceptible de rendre visibles les mutations urbaines contemporaines.